



DEUX-ROUES

Les vélos électriques démarrent en France. // P. 17

Les deux-roues électriques démarrent en France

- Aiguillonné par les VTT et les scooters en partage, le marché européen du deux-roues électrique prend forme.
- La France occupe la tête de ce secteur émergent.

DEUX-ROUES

Stéphane Frachet

— A Mattighofen

Au sein de l'immense usine KTM de Mattighofen, en Autriche, même les rayons des roues sont introduits à la main dans les jantes. Un travail ardu, qui est « *le gage de la qualité* », argumente Florian Burguet, un Français propulsé directeur ventes et marketing de cette société de 5.000 salariés, installée à quelques kilomètres de la frontière allemande. Quatre lignes de production tournent en 2 x 8 dans cette usine qui assemble des motos de cross en une quinzaine de minutes. Et dans quelques semaines, la future E-XC, qui sera commercialisée en début d'année 2018 autour de 7.000 euros.

Ce spécialiste du loisir a investi 20 millions d'euros de R&D dans ce modèle électrique, équivalent à 125 cc cubes. Si l'industriel a réagi plus vite que d'autres fabricants de motos, c'est que, lui, voit arriver la concurrence frontale des VTT électriques sur les chemins qu'empruntent volontiers ses deux roues. D'ailleurs, lors de notre visite, Stefan Pierer, le PDG, a annoncé la sortie dès l'an prochain de plusieurs vélos électriques via sa filiale allemande Plexco. Et peu importe si les frontières entre vélo et moto ne sont pas très nettes, « *l'essentiel est d'être présent quand le marché démarre* », martèle le dirigeant de cette société de 1,2 milliard d'euros de chiffre d'affaires, qu'il a reprise en faillite en 1992.

Engin à trois roues

L'autre facteur, valable aussi pour BMW, ou pour l'italien Ducati, c'est

qu'en Allemagne, la voiture est plutôt supplantée par... le vélo. « *Des citoyens n'hésitent pas à dépenser 8.000 euros dans un vélo électrique pour aller travailler* », commente Stefan Pierer, qui cite aussi le succès de Coup, la filiale de Bosch qui propose des scooters en partage à Berlin et Paris. Traduction : ne laissons pas les Chinois inonder le marché sur l'entrée de gamme. Ducati va d'ailleurs relancer un scooter, BMW vient de le faire. Cette stratégie de KTM tranche avec celle d'autres constructeurs plus prudents. Comme Yamaha, qui, après s'être essayé au scooter et au vélo électrique, travaille sur une moto plus puissante, Motoroid, ou encore un engin à trois roues pour les débutants, Niken, qu'il vient d'exposer au Salon de Tokyo. Sans prévoir de lancement commercial.

Pourtant, le marché européen frémit, selon l'Association des constructeurs européens de motocycles. La hausse est de +7 % sur les neuf premiers mois de l'année, soit 23.700 motos, cyclomoteurs et quadricycles électriques immatriculés, quand les ventes toutes catégories reculent de 1,6 % (1,05 million de véhicules). La France occupe la tête de ce marché émergent, porté par les commandes de flottes d'entreprises et de collectivités grâce aux services de partage. Le marché du scooter a même bondi de +93 % dans l'Hexagone, à 5.600 unités sur les neuf premiers mois.

La mise en place d'un bonus gouvernemental de 1.000 euros, qui sera abaissé à 900 euros l'an prochain, incite les usagers. « *Legouvernement a fini par réparer une anomalie. Ce bonus répond à une vraie*

demande de mobilité, surtout dans les grandes villes », clame Thierry Archambault, président de la Chambre syndicale des importateurs d'automobiles et motocycles.

Bornes ou prises

L'entrée de gamme est trustée par des marques chinoises, à l'instar de NIU, qui commercialise un scooter à moins de 3.000 euros. Dans ce contexte, les fabricants traditionnels hésitent. Des start-up osent le défi, comme le niçois Eccity qui lance une gamme de trois machines à partir de 6.990 euros, ou le montpelliérain Electric Motion. Des prix élevés qu'elles justifient par des finitions plus jolies et l'association de services, telle qu'une application pour savoir où et quand recharger la batterie.

Sur les moteurs plus puissants, la compacité et le poids des piles lithium-ion sont encore des freins, et laissent le champ libre aux gros cubes au-delà de l'équivalent 250 cm cubes. « *Le prochain palier technologique sera franchi dans moins de dix ans* », assure Stefan Pierer, qui prévoit une gamme majoritairement électrique à partir de 2025.

Reste la question des chargeurs de batteries. Alors que les constructeurs auto convergent vers des standards, et que les vélocistes ont choisi la prise domestique, les deux-roues motorisés n'ont pas tranché. KTM a choisi un chargeur à brancher sur une prise domestique. Eccity veut s'appuyer sur le développement rapide des bornes de recharge des voitures. ■



La future E-XC électrique de KTM sera commercialisée en début d'année 2018, autour de 7.000 euros. *Photo KTM*